



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Inclua-se o art. 12-C na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016:

“Art. 12-C. Na regulamentação dos serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, inclusive daqueles baseados em tecnologia de comunicação em rede, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar os princípios e as diretrizes desta Lei, tendo em vista a eficiência, a eficácia e a efetividade na prestação dos serviços e a redução dos custos para o usuário. ”

Acrescente-se ao Art. 2º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, o parágrafo único:

“Art. 2º

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, que poderão ser regulamentados pelos Municípios e Distrito Federal, observados os princípios e diretrizes da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.
”

JUSTIFICAÇÃO



A presente emenda visa garantir que os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana sejam observados pelos Municípios e Distrito Federal na regulamentação de serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, dentre os quais o aplicativo Uber é o exemplo mais proeminente.

Vivemos um período de rápida evolução das tecnologias de informação e comunicação, com impacto positivo nas mais diversas áreas, e a mobilidade urbana não é uma exceção. Serviços recentes como o Uber provam que é possível ofertar transporte individual com qualidade e segurança a preços competitivos. Uma pesquisa do Instituto Datafolha, realizada em São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Brasília em novembro de 2015, apontou que 95% dos entrevistados apoiam a continuidade das operações da empresa.¹

No entanto, apesar dos benefícios trazidos por essas plataformas, profissionais dos serviços de táxi pressionam os poderes públicos locais pela sua proibição ou para que haja restrições injustificáveis à sua atuação, por enxergar nesses aplicativos uma ameaça à sua reserva de mercado. A esse respeito, um estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) publicado em dezembro de 2015, concluiu que a entrada do aplicativo Uber no mercado brasileiro não concorreu de forma significativa com o mercado de táxis, mas ao contrário, o complementou ao atender uma demanda reprimida de pessoas que não faziam uso do serviço tradicional.²

Sob um outro prisma, a Consultoria Legislativa do Senado Federal publicou, neste mês de outubro de 2016, o Texto para Discussão nº 212, no qual o autor conclui, com base em dados obtidos na cidade de Nova Iorque – onde o Uber e outros aplicativos operam há mais tempo –, que esses serviços provocaram uma redução nos preços e uma melhoria na qualidade dos serviços de táxi daquela cidade. Afirma o autor que "do ponto de vista do consumidor, o aumento da concorrência é, portanto, salutar, pois estimula a oferta de melhores serviços e a redução de tarifas." ³

De qualquer maneira, sabe-se que segue o conflito em algumas cidades brasileiras entre os taxistas e os profissionais e usuários do Uber. Nesse contexto, é urgente que a legislação se adapte para assegurar a ordem social e dar segurança jurídica às atividades dessas empresas, trabalhadores e usuários. A União, através deste Congresso Nacional, ao estabelecer claramente os objetivos a serem perseguidos na regulamentação desses serviços, estará cumprindo sua atribuição de fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico, prevista no Art. 16, inciso IV, da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, contribuirá para que os ganhos tecnológicos recentes continuem a se converter em melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida nas cidades brasileiras.

Na mesma senda, a modificação na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, é imprescindível para evitar que haja ambiguidade na sua interpretação. É fato que os serviços de transporte



individual fornecidos por agentes privados como a empresa Uber, referidos na emenda como *complementares aos serviços de táxi*, não se confundem com estes e não invadem a esfera privativa de atuação dos taxistas, qual seja, a do transporte público individual. Não obstante, tal realidade não se encontra claramente positivada no atual texto da norma, o que enseja seu aprimoramento.

Ressalte-se que a regulamentação não restritiva desses serviços alinha-se ao princípio da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e circulação urbanos, e à diretriz da modicidade da tarifa para o usuário, já expressos no texto vigente da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um exemplo recente de sucesso na regulamentação do serviço ocorreu em Brasília em agosto deste ano, quando o Governo do Distrito Federal sancionou a Lei Distrital nº 5691/2016, com amplo apoio da população local.

1. Fonte: Folha de São Paulo. Página visitada em 14/10/2016:
<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1739747-78-aprovam-regulamentacao-do-uber-segundo-pesquisa.shtml>
2. Fonte: Valor Econômico. Página visitada em 14/10/2016:
<http://www.valor.com.br/empresas/4356906/cade-conclui-que-uber-nao-concorre-com-aplicativos-de-taxi>
3. Fonte: Consultoria Legislativa do Senado Federal. Página visitada em 17/10/2016:
<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td212>

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado PAUDERNEY AVELINO
DEM/AM

